MŁODZIEŻ MORSKA

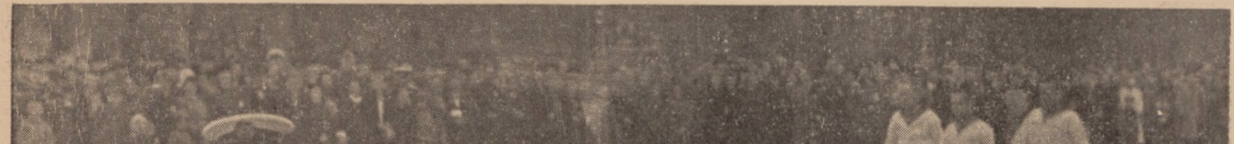
MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

Nr. 11 WARSZAWA – LISTOPAD 1947 R. Rok III





Uczniowie Radzieckiej wyższej szkoły morskiej we Władywostoku przed wejściem do tej uczelni.



„Przeciąganie liną" należy do ulubionych gier młodzieży morskiej. Na zdjęciu widzimy jungów nachimowskiej szkoły morskiej w Rydze.

Zdjęcie SIB. Photoservice-Moskwa.

MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 11 Warszawa — Listopad 1947 r. Rok III

Data droga narodom, miłującym wolność



7 listopada br. minęło 30 lat od wybuchu Wielkiej Rewolucji w Rosji carskiej. W jesienną noc na 7-go listopada szturm na pałac Zimowy w Petersburgu zapoczątkował erę wolności narodów carskich, a więc i narodu polskiego, którego kraj, jako „Nadwiślańskich", wchodził od czasów rozbiorów Polski w skład Imperium Rosyjskiego.

Początek wolności obwieściły światu wystrzały z dział, oddane z krążowników „Aurora" i „Zorza". To marynarze, jako pierwsi, podnieśli sztandar rewolucji i hasło buntu wobec satrapów carskich.

Zwycięstwo nie przyszło łatwo. Japończycy i Amerykanie na Dalekim Wschodzie, Anglicy w Archangielsku, Francuzi, Serbowie i Grecy w Odesie czynili wysiłki interwencji na rzecz caratu. A na krańcach wielkiej, niezmierzonej Rosji oddziały „białej gwardii Denikina, Kołczaka, Wrangla, Judenicza wraz z „czarnosecińcami" Białego Cara, próbowali ujarzmić Rewolucję.

Przeszły do historii krwawe walki ludów rosyjskich. Bronił się Kronsztad, fort i port Petersburga, walczył „Potiomkin", okręt wojenny pod wodzą młodych rewolucjonistów.

Zgodnie z zasadą, głoszoną przez rewolucjonistów rosyjskich, rząd ZSRR **uznał Niepodległość Polski** w pierwszych dniach rewolucji, unieważniając umowę Rosji, Niemiec i Austrii w sprawie rozbioru Polski.

Odtąd, w ciągu lat 20, dążył rząd radziecki do ułożenia przyjaznych stosunków z Polską przedwrześniową. Wyprawa Piłsudskiego na Kijów rozjątrzyła stosunki wzajemne. Rząd przedwrześniowy w dalszym ciągu kierował oczy na Wschód, nie szukając porozumienia z Rządem ZSRR.

Skutki tej krótkowzrocznej polityki były nieobliczalne. W r. 1939 kraj nasz zalały hordy hitlerowskie, wykonując program biologicznego wyniszczenia narodu polskiego. Kosztem 6 milionów obywateli odzyskujemy Niepodległość w roku 1945 za cenę krwi bratniej 400 tysięcy oficerów i żołnierzy radzieckich, poległych na



polach bitew na terytorium Polski w walce o wyzwolenie nasze.

Dopiero Rząd Demokratyczny Rzeczpospolitej dokonuje historycznego zwrotu w stosunkach z sąsiadem wschodnim.

Rząd ZSRR zajmuje twarde stanowisko w obronie naszych granic zachodnich. Odzyskujemy prastare Ziemie Piastowskie i 500-kilometrowe wybrzeże, stając się państwem lądowo-morskim. Oddychamy pełną piersią powietrzem morskim. Porty nasze pracują dla gospodarki narodowej.

Dziś zdajemy sobie sprawę z faktu, że sojusz z ZSRR i narodami, miłującymi pokój, daje nam gwarancję Niepodległości i gospodarczego rozwoju.

Święto Rewolucji obchodziła cała Polska w sposób uroczysty, kładąc pomost przyjaźni i zgody. Stosunki zadzierzgnięte między młodzieżą polską i radziecką podczas pobytu młodzieży naszej na Krymie w roku bieżącym, przyczyniły się do pogłębienia przyjaźni. Pamiętamy, że rewolucja listopadowa, która przyczyniła się do zrzucenia carskiego jarzma, jest wiekopomnym faktem historycznym, że zwycięstwo to jest n a s z y m z w y c i ę s t w e m nad caratem, wrogiem Niepodległości Polski.

Niech więc data 7 listopada obchodzona corocznie stanie się wspólnym świętem, dniem kiedy składamy hołd bojownikom o „Naszą i Waszą Wolność". **R. G.**



Komentarz do wiersza „Wareg"

Korea w wojnie rosyjsko-japońskiej była państwem neutralnym.

8 lutego 1904 r. w koreańskim porcie Czemulpo tłoczno było od statków handlowych wielu państw. Na straży handlowych interesów państwa zachodnie utrzymywały tu swoje pancerniki.

W dniach największego napięcia politycznego między Rosją a Japonią, 8 lutego 1904 roku w porcie tym stało na kotwicy 5 okrętów wojennych: Ameryki, Anglii, Francji, Włoch i Korei, oraz 2 krążowniki rosyjskie „Wariag" i mały nieopancerzony „Korejec".

Sytuacja była niejasna, czy wojna pomiędzy Rosją i Japonią wybuchła. Dowódca „Wariaga" wysyła „Korejca" na wywiad do portu Artura. Tuż po wyjściu z portu Czemulpo mały „Korejec" natknął się na ożywiony ruch statków i okrętów z transportami wojska. Gdy skonstatował przygotowanie japońskich sił zbrojnych do desantu, wystrzelił raz z działa na postrach. Zorientowawszy się, iż jest otoczony przez przeważające siły nieprzyjaciół, zawrócił i wszedł spowrotem do neutralnego portu Czemulpo, gdzie rzucił kotwicę u boku krążownika „Wariag".

Dowódcy rosyjskich okrętów starają się dowiedzieć, co to wszystko znaczy. Czy jest pokój, czy wojna. Konsul generalny w Soul, stolicy Korei nic nie wiedział.

9 lutego desant wojsk japońskich został zakończony. Japoński adm. Uriu, dowodzący eskadrą krążowników, która osłaniała transporty desantowe, przeszedł do ataku za nieopatrzny wystrzał armatni z poprzedniego dnia, oddany przez krążownik „Korejec" i wystosował do dowódcy okrętu „Wariag" ultimatum: o ile krążowniki rosyjskie do godziny dwunastej nie opuszczą portu Czemulpo, admirał zaatakuje je w porcie. Walka w neutralnym porcie, wśród okrętów wojennych: angielskich, francuskich, włoskich, amerykańskich — rzecz niesłychana. Widać Japończycy mają własne pojmowanie zasad o wodach terytorialnych Korei.

Kapitan Rudnow, dowódca krążownika „Wariag" był dobrym i dzielnym żołnierzem. Przyjmuje nierówną walkę. Z wiarą i bez trwogi idzie ku przeznaczeniu.

Kapitan Rudnow wydaje rozkaz wywieszenia flagi wojennej i przy dźwiękach hymnu wychodzi w morze.

9 okrętów admirała Uriu czeka na „Wariaga" i małego nieopancerzonego „Korejca", którego jedyne działo posiadało nośność 7 tysięcy metrów.

„Wariag" bronił się dzielnie osłaniając małego „Korejca".

Wystrzeliwszy zapas posiadanej amunicji, podziurawiony i płonący, zawrócił „Wariag" do portu Czemulpo. Obok niego potulnie biegł mały „Korejec". Kapitan Rudnow zatopił swój podziurawiony okręt, a „Korejec" został wysadzony w powietrze.

Skierowane noty protestacyjne dowódców okrętów neutralnych państw: Ameryki, Anglii, Francji, Włoch i Korei do admirała Uriu, określają postępowanie jego jako „poważne naruszenie neutralności". Tym incydentem rozpoczęta wojna toczyła się dalej.

W. S.

WAREG

Wszyscy na górę! Obsługa do dział!
„Parada“ się zbliża... Nie zwlekać!
W bój idzie nierówny nasz „Wareg“. Bóg chciał...
Zginiemy, lub sława nas czeka.

Łopocą proporce, snać pieści je wiatr,
Kotwice windują do góry,
To: alarm bojowy... Armatnich luf mat
Zabłysnął na słońcu ponuro.

Wzburzyły wnet śruby wód Czemulpo *) gładź
I całą już parą suniemy.
Bić w diabłów japońskich z dział celnie, psia mać,
Więc: „Ognia!“ — basztami przedniemi.

Spowija „Warega“ kłębami już dym,
Grzmią działa i gwiżdżą granaty.
Nasz dumny krążownik stał piekłem się złym
„Szimozy“ **) z pancerza rwą płaty.

Wre morze płomieni z pokładu i z baszt
zasłanych trupami... rannemi...
Języki ogniste pną wzwyż się na maszt:
Żegnajcie koledzy! Giniemy....

Z pięknego okrętu płonący już wrak
A zimna kipiel pod nami
I przechył na burtę... żar dusi, tchu brak...
Śmierć idzie, już szumi falami...

Nie wskaże nikt światu, gdzie poległ nasz huf
W obronie dumnego „Warega“,
Lecz fale poniosą pieśń krwawą — bez słów —
O męstwie załogi do brzegu.

R. Niewiadomski kpt. j. ż. m.

*) Eskadra japońska zaskoczyła krąż. „Wareg“ w zatoce Czemulpo w Korei.

**) „Szimoza“ — rodzaj materiału wybuchowego, używanego przez Japończyków, i nazwa ich granatów.



Nowe oblicze ludzi morza

Przygotowanie młodego pokolenia ludzi morza wkroczyło na nowe tory. Obrazek marynarza z fajką w zębach, pijanego na lądzie, klnącego wulgarnie, żyjącego sloganem: „w każdym porcie dziewczyna", należy do przeszłości. Przemiana kraju rolniczego na przemysłowo-morski rozwiało sylwetkę „wilka morskiego" z obrazków. Epoka reform, w której żyjemy, wymaga nowego modelu ludzi morza.

Naród rolniczy, przesiąknięty psychiką lądową, patrzył na życie morza, jak na widowisko obce. Marynarz był personifikacją morza. Okręt — symbolem tęsknot za odległymi krajami znanymi raczej z fantazji, niż ze studiów geograficznych. Troska o gospodarkę morską— to sprawa „czynników miarodajnych". Morze— to sezonowy, świąteczny obrazek. Po zetknięciu z nim wracał do rzeczywistości lądowej. Sprawy morza były obce, dalekie.

Musimy patrzeć na morze inaczej. Odzyskanie 500-kilometrowego wybrzeża otwarło nowe horyzonty. Zmienia się nietylko *panorama*, ale i *struktura* gospodarcza i polityczna, wymagając odpowiedniej struktury psychicznej.

W obliczu wielkich zadań stanęła Liga Morska czołowa organizacja, której rząd powierzył, a Naród zaufał wychowanie morskie społeczeństwa. 500-kilometrowe wybrzeże niesie powiew morza do całej Polski, wzywa do pracy, uprawy, wciąga w orbitę wszystkie prawie gałęzie przemysłu, handlu, rzemiosła i usług.

Ten powiew, *zew morza*, musi pojąć młodzież. Z jej grona płyną marynarze, żeglarze, rybacy, szkutnicy, pracownicy portów, komunikacji, ekspedycji, załadunku, nawigatorzy i mechanicy, maklerzy i transportowcy, robotnicy i rzemieślnicy stoczni, pracownicy urzędów morskich i rybackich, przedsiębiorstw usługowych i wielu innych placówek. Praca na nich wymaga przygotowania.

Czasy korsarstwa minęły bezpowrotnie. Nie będziemy wskrzeszać piratów z epoki Elżbietańskiej, ani szukać awanturników do służby morskiej. Pęd ku morzu musi być kierowany nurtem do właściwego łożyska. Praca na wybrzeżu wymaga zamiłowania, zdrowia, kwalifikacji. Morze — to twardy zawód. Przed wrześniem 1939 tylko 20 proc. uczniów, przyjętych do szkół morskich, kończyło nauki. 80 proc. porzucało szkoły. Dziś nie stać nas na luksus podobnej gospodarki. Mury uczelni morskich muszą wypełnić ci, którzy podołają pracy.

Kandydaci do pracy na morzu i wybrzeżu przejść muszą sprawdziany ich zdatności. Wstęp — to praca w szeregach Ligi Morskiej. Przez wody śródlądowe, jeziora, ośrodki wychowania wodnego, przez kursy modelarstwa, żeglarstwa, szkutnictwa, pływactwa, wioślarstwa wiedzie droga na wybrzeże i morze. Nie wszyscy będą marynarzami. Nie wszyscy pływać będą na statkach. Ale wszyscy powinni poznać morze, pracę w portach, na statkach, stoczniach, zobaczyć załadunek, statki w fazie budowy, połowy ryb, poznać życie morza i wybrzeża. Ludzi morza pragnie nie tylko marynarka. Łaknie ich przemysł, związany z morzem, handel zamorski, dziedziny usług, rzemiosło morskie i rybackie. Pracowników kwalifikowanych potrzebują urzędy morskie i rybackie, kapitanaty portów, obsługa latarni, służba hydrograficzna, kartograficzna, meteorologiczna, import i eksport, transport i ładunek, przystanie i porty, służba na wybrzeżu i zapleczu, na wodach śródlądowych, kanałach, jeziorach. Zapotrzebowanie sięga cyfr astronomicznych, skoro jesteśmy państwem lądowo-morskim.

Przygotowanie tak olbrzymich kadr przekracza ramy normalnego szkolenia, nie opartego na bazie *wychowania* społeczeństwa w duchu morskim. Rezerwuarem kadr musi być kraj cały. Przygotowanie i wychowanie społeczeństwa morskiego — to zadanie Ligi Morskiej.

Rezerwuar narybka ludzi morza to w pierwszej linii koła szkolne Ligi Morskiej. Tej stutysięcznej już rzeszy, musi Liga Morska dać możność nabycia wiedzy o morzu, odbycia praktyki wodnej.

Liga Morska nie zamierza przejmować sektora szkolenia morskiego. Ale sprawy *wychowania morskiego* są jej domeną. Kursy teoretyczne i praktyczne żeglarskie, wioślarskie, pływackie, modelarskie, szkutnicze, rybackie przygotować muszą kandydatów do szkół morskich, dla Państwowego Centrum Wyszkolenia Morskiego, szkół jungów i rybaków dalekomorskich, liceów budowy okrętów i kursów specjalistów.

Liga Morska nie może ograniczyć się do roli teoretyka i dydaktyka. Pęd ku morzu i na wybrzeże musi mieć sprawdziany zdatności kandydatów do służby morskiej, wodniackiej i wybrzeża. Sprawdziany wymagają narzędzi pracy i warunków w postaci ośrodków wychowania wodnego, morskiego i śródlądowego, portów, przystani, warsztatów szkutniczych, sprzętu, taboru, flotylli, słowem wszystkiego, co wychowanie i zaprawę wodną umożliwia. Przez ośrodki, jak przez osadnik dla filtrów, wyjść mogą kandydaci zdatni i przygotowani do służby morskiej.

Do tej roli zdąża konsekwetnie Liga Morska, rozporządzając odpowiednimi środkami i rozbudowując dalsze. I dlatego w jej łonie winni znaleźć się wszyscy, którym przyszłość morska Polski leży na sercu. Wszyscy, z młodzieżą na czele.

S. Z. Z.



O ODKRYCIACH GEOGRAFICZNYCH

Trzy przyczyny powodowały ludźmi, którzy do historii weszli jako odkrywcy, a mianowicie: chęć zaznania przygód, nędza i chęć zysku.

Nie biorąc pod uwagę odkrycia Europy, lecz patrząc z niej na pozostałe części świata, przedstawmy sobie chronologiczny obraz odkrycia tychże.

Homer znał tylko Małą Azję. Fenicjanie już w roku 1000 przed Chrystusem dobijają do zatoki Malabar w Indiach Wschodnich i szczycili się znajomością tych okolic. Pięćset lat później znano już doskonale całą Zachodnią Azję, w roku 300 przed Chrystusem żeglarzom nie obce były wody Morza Kaspijskiego i Oceanu Indyjskiego.

Pierwsze wzmianki o Wschodniej Azji czyni w swych biuletynach podróżniczych Mojżesz z Choreny i to dopiero w roku 500 po Chrystusie. Teraz następują lata wielkich podróży Arabów do Bliskiego Wschodu, ukoronowane dokładnymi opisami tychże okolic. W roku 1000 po Chrystusie znajdujemy już gminy chrześcijańskie w Turkiestanie i na brzegach pustyni Gobi. Najwierniejsze opisy (podówczas rzadkość) przywiózł w roku 1270 Marko Polo ze swojej podróży do Chin. W roku 1498 odkrył Portugalczyk Vasco da Gama dzisiejszą drogę morską do Indii, w roku 1510 dotarł ziomek powyższego, Albugnerone do Ceylonu i poznał wyspy Sunda. Od roku 1537 do 1558 zwiedzał Portugalczyk Punto jako pierwszy Europejczyk nieznaną Japonię, a od roku 1590 notują systematyczne wyprawy w głąb Syberii.

Jedynie Tybet pozostał niemal do naszych czasów krainą najmniej zbadaną.

Wnętrze Afryki znali Egipcjanie. Podobno już w roku 600 przed Chrystuem objechała ich flota dookoła cały Czarny Ląd. Fenicjanie dotarli na swych statkach aż do dzisiejszego Przylądka Verde, natomiast Kartagińczykom udało się w roku 400 przed Chrystusem dotrzeć nieco dalej, bo aż do dzisiejszej Sierra Leone. Hiszpańscy żeglarze nie pozostali w tyle i w roku 150 przed Chrystusem objechali na swych statkach cały Czarny Ląd.

Rzymianie pierwsi przekroczyli Saharę, a cesarz Neron wyprawił prywatnie finansowaną ekspedycję naukową do źródeł rzeki Nil.

W roku 1291 wyjechała z Genui flota z zamiarem objechania Afryki i zniszczenia arabskiego handlu morskiego. Flota ta z Zachodniej Afryki podała do ojczystego portu pomyślną wiadomość i od tego czasu wszelki ślad po niej zaginął. Żeglarz i podróżnik Leo Africanus dotarł w roku 1500 aż do Timbuktu. Znany Vasco da Gama sądził w roku 1498, iż pierwszy odkrył Przylądek Dobrej Nadziei; pomylił się jednak, gdyż już w roku 1459 wkreślił przylądek ten pewien mnich z Murano do mapy żeglarskiej, której kopię przesłano królowi portugalskiemu. W Abisynii zjawili się jako pierwsi Portugalczycy w roku 1520 i od tego czasu następowało systematyczne, chociaż powolne, badanie Czarnego Lądu.

Że Ameryka na długo przed europejskim odkryciem, odkryta została ze strony Azji, świadczy o tym między innymi owa podróż misyjna mnichów z Afganistanu w roku 458 po Chrystusie, którzy po 40-letnim pobycie w Ameryce Północnej (Meksyk) powrócili do Chin, gdzie na rozkaz cesarza na piśmie złożyć musieli sprawozdanie ze swej wyprawy. Znajdujący się w Kopenhadze stary rękopis wspomina o owych wyprawach Normanów, którzy w 10 wieku docierali aż do zatoki Hudsona. Natomiast w 13 wieku rybacy bretońscy odwiedzali swych kolegów aż w Nowej Funlandii.

Jako rzeczywistego odkrywcę Nowego Świata przedstawiają niektórzy Duńczyka Scolusa, który w roku 1473 przedsięwziął wyprawę przez Atlantyk i odkrytą przez siebie Amerykę Północną mianem „Torsklaudet“ ochrzcił. Kolumb natomiast trzymał się błędnego mniemania, iż odkrył Wschodnią Azję.

W roku 1513 przekroczył Hiszpan Balboa przesmyk panamski i jako pierwszy Europejczyk ujrzał Ocean Spokojny. W siedem lat później jako pierwszy objechał Magalhaes południowe brzegi Ameryki Południowej, a kozak Desznew w roku 1648 przepłynął cieśninę Beringa.

Do Australii dotarł w roku 1601, jako pierwszy, Portugalczyk Godinho de Evedia. W roku 1788 założono dopiero fundament pod stolicę tej części świata. Tasman dotarł w roku 1642 do po nim nazwanej Tasmanii i Nowozelandii, które dopiero przed stu laty stały się kolonią angielską.

Jan R. Rąbca



Instruktor P. C. W. M. objaśnia uczniom tej szkoły działanie kompasu na osi ziemskiej.
Zdjęcie J. Uklejewski—Gdynia.

JAMES COOK
ODKRYWCA ARCHIPELAGÓW

W czasie ostatniej wojny uwaga świata była zwrócona na Ocean Spokojny i wyspy rozsiane na jego wodach. Znajomość tej części globu nie jest stara. Jeszcze w drugiej połowie XVIII w. wierzono, że obszary te są zajęte przez jakiś wielki ląd południowy.

Tym, który uchylił zasłonę tajemnicy, był James Cook, Anglik pochodzący z ludu. Przyszedł na świat 27 października 1728 r. w wiosce Marton, w hrabstwie York, w rodzinie biednych robotników rolnych.

Początków czytania i pisania uczył się James w rodzinnej wiosce. Wkrótce przeniósł się do innej szkoły, gdzie zaczął przygotowywać się do zawodu kupieckiego na życzenie rodziców, gdyż sam czuł pociąg do żeglarstwa. W 13 r. życia wstąpił do sklepu w Staithes na praktykę i przepędził tam 1½ roku. Kiedy jednak jego przełożony zerwał umowę, młody Cook postanowił pójść za głosem powołania.

W r. 1743 przyjął pracę u braci Walker'ów, właścicieli statków w Withby, ażeby wyuczyć się zawodu żeglarskiego. Po nauce trwającej trzy lata, wstąpił Cook na pokład statku kupieckiego, kursującego po Morzu Północnym.

W r. 1752 powrócił do braci Walker'ów, którzy mianowali go bosmanem na statku „Przyjaźń". Po pewnym czasie zaproponowano mu stanowisko kapitana okrętu. Cook nie przyjął ofiarowanej mu godności, usprawiedliwiając się brakiem dostatecznego przygotowania.

Z wiosną 1755 wybuchł zatarg między Anglią a Francją i rozpoczęto zbroić gorączkowo flotę. James Cook zaciągnął się jako ochotnik marynarz. Po krótkiej służbie na okręcie „Orzeł" przeszedł Cook na pokład statku „Merkury", który odpływał do Ameryki z ekspedycją generała Wolfe'a, celem zdobycia Quebec'u. Wojna była ciężka i przyniosła Anglikom klęski na lądzie w Ameryce i na morzu w Europie.

W r. 1757 Anglicy zwrócili się przeciw silnie umocnionej twierdzy Quebec. W tej wyprawie wziął udział James Cook jako sternik. Oddał wielkie usługi, rysując mapę rzeki św. Wawrzyńca, z oznaczeniem licznych mielizn. Praca ta wykazała wrodzony talent kartograficzny James'a Cook'a. Po wielu wysiłkach został Quebec zdobyły z końcem września 1759 r. i Francuzi złożyli broń.

W uznaniu zasług został Cook mianowany sternikiem statku admiralskiego „Northumberland". Wolny czas poświęcał studiom matematyki, geometrii i astronomii żeglarskiej. Dzięki usilnej pracy zdobył gruntowne wykształcenie toeretyczne. Widomym tego znakiem był patent oficerski, który otrzymał 1 kwietnia 1760 r.

We wrześniu 1762 r. wziął udział w wyprawie zdobywczej na Nową Funlandię. Pod koniec 1762 r. wrócił do Anglii.

Dwa razy powracał jeszcze na Nową Funlandię, którą dokładnie zbadał wraz z wybrzeżem Labradoru i skreślił odpowiednie mapy. Był również na Jamajce i Yucatanie i ogłosił drukiem opis tej podróży, a także szereg innych rozpraw naukowych. Nazwisko jego nabierało coraz większego rozgłosu, a uczeni nawiązali z nim korespondencję.

W r. 1768 rząd angielski wysłał wyprawę na Ocean Spokojny, celem powiększenia państwa kolonialnego oraz poczynienia obserwacyj astronomicznych na Tahiti, i zbadania obszarów mało znanych. Na czele ekspedycji postawiono Cook'a.

Na małym okręcie „Endeavour" wypłynął w kierunku zachodnim i po okrążeniu Połudn. Ameryki przybił do Tahiti. Po ukończeniu prac badawczych pożeglował Cook w kierunku południowym, odkrył wyspy Tubuai, opłynął Nową Zelandię, a stąd żeglując w kierunku zachodnim, dotarł do wschodniego wybrzeża Australii, wzdłuż którego posuwając się przepłynął cieśninę Torresa i mijając wyspy malajskie, wydostał się na Ocean Indyjski. Dalsza droga wiodła około Przylądka Dobrej Nadziei, przez Atlantyk do Anglii, do której powrócił po 3 latach, wioząc bogate zdobycze naukowe.

Kiedy w r. 1772 przygotowano drugą wyprawę, ażeby zbadać, czy na Oceanie Spokojnym istnieje wielki ląd południowy, znowu powołano Cook'a na jej kierownika. Z dwoma okrętami „Resolution" i „Adventure" wyruszył James Cook z Plymouth w kierunku wschodnim. Przez Madeirę, wyspy kanaryjskie i Przylądek Zielony do Kapstadtu. Stąd pożeglowano na południe. Rychło jednak mgła spowiła oba okręty, które straciły się z oczu i rozdzieliły. „Resolution" pod wodzą Cook'a popłynął dalej.

Cook zawrócił i wylądował na Nowej Zelandii, gdzie nawiązał przyjazne stosunki z krajowcami. Nadpłynął tu również zagubiony „Adventure".

Drugą podróż na morze podbiegunowe również musiano przerwać wskutek zimna. Tym razem Cook pożeglował ku Tahiti.

Po krótkim pobycie ruszono w dalszą drogę. Wyprawa odwiedziła wyspy Towarzyskie, wyspy Przyjacielskie (Tonga), a stąd dotarła do Nowej Zelandii. Ciężkie burze, trwające przez szereg dni, uszkodziły olinowanie i żagle i rozdzieliły znowu oba okręty. W czasie, kiedy naprawiano uszkodzenia, Cook z towarzyszącymi mu uczonymi przeprowadzał badania naukowe.

Jeszcze raz ruszono stąd w okolice podbiegunowe — jednak z takim samym jak poprzednio wynikiem. W drodze powrotnej odkrył Cook powtórnie wyspę Wielkanocną (po raz pierwszy odkryto ją 1722 r.). Tutaj ze zdumieniem oglądali członkowie wyprawy wysokie do 22 m posągi kamienne z ludzkimi twarzami i znakami pisma.

Z tego miejsca popłynął „Resolution“ do wysp Marquesas, celem zaopatrzenia się w owoce południowe.

Dalsza niebezpieczna podróż wiodła koło Niskich Wysp atolowych do Tahiti, „drugiej ojczyzny“, gdzie zatrzymano się na dłuższy odpoczynek.

Potem pożeglowano dalej, zbadano wyspy Towarzyskie i nieco później odkryte Nowe Hebrydy, gdzie doszło do starcia z krajowcami. W dalszej drodze na południe odkrył Cook Nową Kaledonię, wielką wyspę i szereg innych leżących dookoła niej. Stąd powrócił „Resolution“ na Nową Zelandię. Od krajowców tutejszych dowiedział się Cook o starciu z Europejczykami, w którym padło wielu wyspiarzy, ale i wszyscy biali zginęli i zostali pożarci. Stwierdzono również, że „Adventure“ był u brzegów Nowej Zelandii i dalej popłynął. Ale dopiero u Przylądka Dobrej Nadziei upewnił się Cook, że ten smutny los spotkał załogę łodzi wysłanej z „Adwenture“. Statek ten wrócił do Anglii w lecie 1774 r., opłynąwszy Afrykę.

Droga powrotna Cook‘a prowadziła przez cieśninę między wyspami Nowej Zelandii — cieśninę Cook‘a — cieśninę Magellana, Przylądek Dobrej Nadziei, wyspę Św. Heleny, Azory do Anglii.

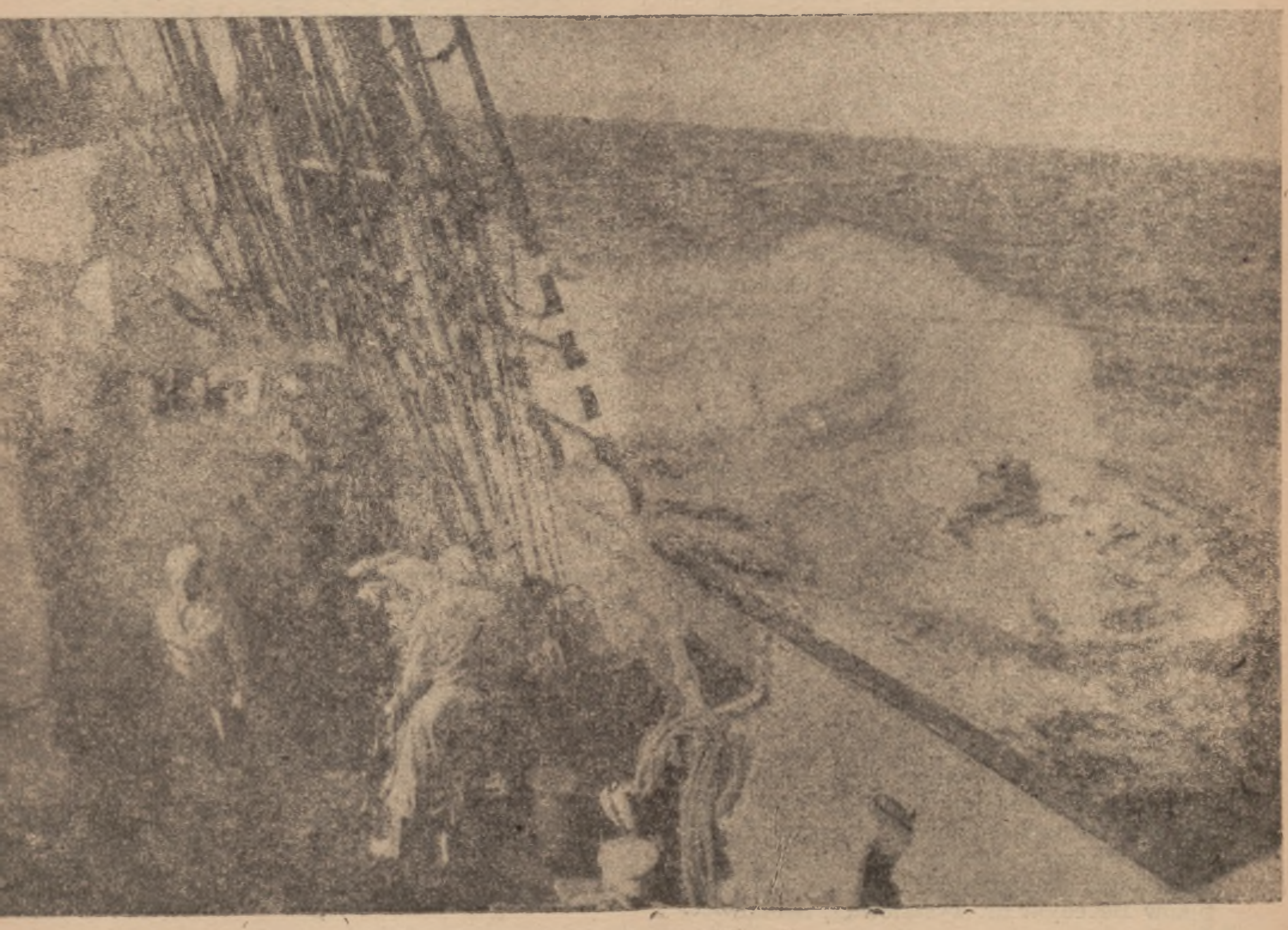
Druga podróż Cook‘a trwała 3 lata, a długość jej przewyższała 3-krotnie obwód ziemi.

Ale niedługo trwał wypoczynek w ojczyźnie. Nowe zagadnienie zainteresowało go i zachęciło do próby rozwiązania: czy istnieje przejście z Oceanu Spokojnego na Atlantyk wzdłuż północnych brzegów Ameryki.

W r. 1776 rozpoczął James Cook swoją trzecią i ostatnią podróż, w czasie której odkrył wyspy nazwane jego imieniem, zbadał dokładnie północno-zachodnie wybrzeża Ameryki i stwierdził niemożliwość wygodnego przejazdu na Ocean Atlantycki. Wtedy to zostały również odkryte wyspy Sandwich (dzisiaj Hawaii), na których 14 lutego 1779 r. Cook zginął, zabity przez krajowców.

W jego osobie zginął jeden z największych odkrywców. Podróże Cook‘a, w których w czasie około 10 lat przebył drogę dłuższą, aniżeli 7-krotny obwód ziemi, dały nam w głównych zarysach obraz geograficzny Oceanu Spokojnego. Cook odznaczał się wielką ludzkością w stosunku do podwładnych i ludów pierwotnych. Jego mapy, określenia miejscowości i opisy były wzorowe, a jego zrozumienie odrębności ludzi na niskim stopniu rozwoju czyniło zeń wybornego etnografa.

Alojzy Florczak



Łucja Małgorzata

„Łucja-Małgorzata", takim imieniem ochrzczono statek, na którym w dniu 13 grudnia 1882 r. wyruszyła do Afryki polska wyprawa naukowa pod wodzą Stefana Rogozińskiego.

„Łucja-Małgorzata" był to żaglowiec o pojemności 100 ton i długości 20 m. Rogoziński zakupił go od francuskich armatorów. Statek nie nadawał się do celów wyprawy; przebudowano go więc gruntownie. Na trzech masztach, w jakie był zaopatrzony, rozpięto żagle, a nad pokładem rozciągnięto dużą zasłonę, chroniącą przed promieniami słońca. W środkowej części kadłuba mieściła się wspólna kajuta, oświetlona przez iluminatory, umieszczone w suficie. Pośrodku kajuty stał stół i krzesła, przy dwóch ścianach burtowych umieszczono łóżka. Na jednej z pozostałych ścian wisiała mapa Afryki. Po obu jej stronach znajdowały się półki z książkami. Biblioteka składała się z 400 tomów beletrystyki, dzieł geograficznych i podróżniczych.

Obok wejścia do kajuty był skład wypełniony skrzynkami, zawierającymi przedmioty przeznaczone na wymianę i podarki dla Murzynów. Składały się one z barwnych materiałów bawełnianych, strzelb, prochu, mydeł, tytoniu, lusterek, noży i t. p. Zapłacono za nie 27780 fr., a wartość ich na rynkach afrykańskich obliczana była na 125.000 fr.

Na dziobie statku znajdowała się kajuta dla załogi, a na pokładzie pomieszczenie dla majstrów, kuchnia. Część pokładu za środkowym masztem przeznaczona była na miejsce wypoczynku. Tu również jadano obiady, jeśli dopisywała pogoda. Z pokładu schodziło się do kabiny nawigacyjnej, gdzie były przyrządy nawigacyjne i mapy morskie. Nad stołem z mapami zawieszono apteczkę i skrzynkę z chronometrami. Po obu stronach znajdowały się kabiny Rogozińskiego i kpt. Boutes, dowódcy statku. W części rufowej umieszczono zapasy żywności i wody.

Na pokładzie stały dwie czterowiosłowe łodzie: „Warszawianka" i „Syrena".

Towarzyszem podróżników był pies Dolar, należący do trzeciego uczestnika wyprawy — Janikowskiego.

W słoneczny dzień 3 grudnia 1882 r. „Łucja-Małgorzata" podniosła kotwicę. Po trzech strzałach honorowych wciągnięto na główny maszt banderę z herbem Warszawy — Syreną.

W parę godzin po wyjściu z portu nadszedł sztorm. Po trzydniowej walce znim, w dniu 16 grudnia, statek zawinął do portu Falmouth, skąd wypłynął dopiero 20 grudnia na pełny ocean. W czasie podróży „Łucja-Małgorzata" zmuszona była walczyć z szalejącymi sztormami. Fale złamały bukszpryt, stanęły chronometry. Po 33 dniach żeglugi statek wszedł do portu Funchal na Maderze. Tu oczekiwał podróżników Benedykt hr. Tyszkiewicz, naukowiec.

Po opuszczeniu Madery, gdzie spędzono kilka dni, bez większych przygód, mimo sztormów, wyprawa popłynęła do Afryki. Dłuższe postoje zrobiono przy Wyspach Kanaryjskich i Zielonego Przylądka, a po ominięciu Senegalu w dniu 18 marca 1883 r. „Łucja-Małgorzata" rzuciła kotwicę przy brzegach murzyńskiej republiki — Liberii.

W Monrowii, stolicy tej republiki, wyprawa polska spotkała się z serdecznym przyjęciem ze srony prezydenta państwa, A. J. Russela i sekretarza Gibsona. Gościnność tę w dużej mierze zawdzięczała listom polecającym od francuskiego ministra kolonii — Leona Saya.

W czasie pobytu w Liberii Rogoziński odbył dłuższą wycieczkę po rzece Św. Pawła. W końcu marca opuszczono Liberię, płynąc do Assiny, gdzie wylądowano w dniu 1 kwietnia. Assina do 1871 r. była kolonią francuską, później jednak wycofano z niej załogę wojskową. Podróżnicy zastali tam dwie faktorie francuskie i jedną angielską. Z paroma Francuzami z tych faktorii Rogoziński odbył wyprawę po rzece Assini i Krindżabo, docierając do miasta o tej samej nazwie. Miejscowość tę zamieszkiwał najpotężniejszy na tym terenie władca murzyński — Amatifu, który przyjął Rogozińskiego z wielką okazałością.

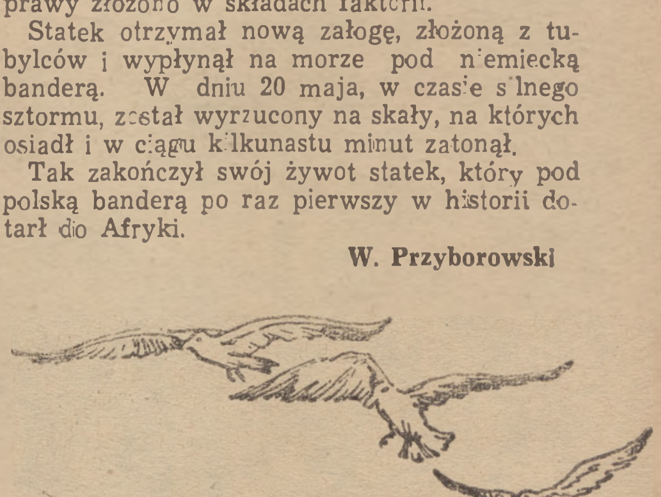
Wreszcie w dniu 16 kwietnia statek wyprawy zakotwiczył w przystani Sant Isabel na wyspie Fernando-Po. W kilka dni po wylądowaniu, dnia 21 kwietnia Rogoziński i Tomczek wypłynęli na „Warszawiance" dla zbadania terenu. W dniu 23 kwietnia 1883 r. zakupili od kacyka Ahamy tereny na wyspie Mondoleh, na których postanowili budować bazy operacyjne.

W pobliżu, nad brzegiem rzeki Kameruńskiej, znajdowała się faktoria niemiecka kompanii Woermanna. Agent tej kompanii wyraził gotowość nabycia „Łucji-Małgorzaty". Po naradzie podróżnicy zdecydowali sprzedać statek i w dniu 7 maja podpisano umowę. Dotychczasowa załoga została odesłana do Francji. Bagaże wyprawy złożono w składach faktorii.

Statek otrzymał nową załogę, złożoną z tubylców i wypłynął na morze pod niemiecką banderą. W dniu 20 maja, w czasie silnego sztormu, został wyrzucony na skały, na których osiadł i w ciągu kilkunastu minut zatonął.

Tak zakończył swój żywot statek, który pod polską banderą po raz pierwszy w historii dotarł do Afryki.

W. Przyborowski



O wodzie morskiej

„Dlaczego woda morska jest słona?". Na to pytanie każdy odpowie bez wahania: „w morzu rozpuściły się złoża rozmaitych soli". „A kiedy to miało miejsce?". — Drugie pytanie jest bardziej kłopotliwe i wymaga rozważań naukowych. W odległej epoce tworzenia się twardej skorupy ziemskiej temperatura na powierzchni globu była tak wysoka, że woda nie mogła istnieć w stanie płynnym.

W atmosferze ziemskiej unosiły się masy pary wodnej, czekając aż powierzchnia ziemi ochłodnie należycie, przynajmniej poniżej 360°C, (czyli poniżej temperatury krytycznej dla istnienia wody). Przez ten czas cienka jeszcze skorupa ziemska ulegała ciągłym wstrząsom i wybuchom wulkanicznym. Tworzyły się zmarszczenia, powstawały pasma górskie i doliny, miejsca nizinne i wyżynowe.

Mijały tysiąclecia. Ziemia oddalała się powoli od słonecznej kuli. Masa słońca, a więc i przyciąganie słoneczne, zmniejszały się stopniowo. W olbrzymiej temperaturze powierzchni słońca atomy materii ulegają rozbiciu. Tworzy się potężna energia, promieniejąca na wszystkie strony świata. W ten sposób astrofizycy wyjaśniają, czemu materii ubywa na słońcu, czemu słońce ustawicznie, choć powoli, traci na swej masie. Gdy już ziemia okrzepła dostatecznie, a temperatura jej powierzchni spadła poniżej 360°, wówczas na niebie ukazały się ciężkie kłębiaste chmury. Spadły pierwsze deszcze, bardzo jeszcze gorące i zalały potokami wody powierzchnię rozgrzanego globu. Potoki gorącej wody rwały z wyżyn ku niżej położonym obszarom i zapełniały je. Wytworzyły się pierwsze morza, jeziora i rzeki. Opad olbrzymich mas wodnych z nieba nie przypominał deszczów współczesnych. Był to prawdziwy potop. Rozszalały żywioł wymywał z podłoża pokłady rozmaitych soli i rozpuszczał je bardzo szybko. Im wyższa temperatura wody, tym prędzej następuje proces rozpuszczania. A woda owych czasów utrzymywana w ciągłym stanie wrzenia, podgrzewana od dołu przez skorupę ziemską, wydalała olbrzymią ilość pary. Nawet dzisiaj zasolenie mórz zwrotnikowych jest wyższe od mórz podbiegunowych, z powodu intensywnego parowania.

Przechodzimy do trzeciego pytania: „Jakie są składniki wody morskiej?". Biorąc przeciętną zasolenia na kilogram wody wziętej np. z morza Śródziemnego, otrzymamy 27,1 gramów soli zwykłej, 8 gramów soli potasowych, magnezowych i wapiennych i 962 gramy wody czystej (chemicznie). Resztę w ilości 2,9 grama trzeba odliczyć na drobne organizmy i zawiesinowe cząsteczki, które nie ulegają rozpuszczeniu. Wśród składników morskiej wody można znaleźć również ślady niemal wszystkich znanych pierwiastków, a nawet złota. Obliczono w przybliżeniu, że w morzach i oceanach świata jest wystarczająca ilość złota do obdarowania każdego człowieka czterdziestu tysiącami kilogramów tego cennego kruszcu. Niestety, wydobywanie z jednej tony wody morskiej — 50 miligramów złota nie opłaca się zupełnie. Za to sól otrzymuje się masowo przez wprowadzanie wody z morza na płytkie rozlewiska. Po wyparowaniu pozostaje pokaźna warstwa soli. Prócz soli wydobywa się z morza sposobem chemicznym chlor, brom, jod.

„Jak wielkie są przestrzenie morskie i ile wody posiadają morza i oceany świata?". — Powierzchnia całkowita globu ziemskiego wynosi 510 milionów kilometrów kwadratowych. Z tego 156 milionów przypada na lądy stałe, a 354 miliony na morza. Największą przestrzeń wodną przedstawia Pacyfik, gdyż posiada 212 milionów km². Na drugim miejscu stoi Atlantyk z Bałtykiem, Morzem Śródziemnym, Morzem Czarnym, Morzem Północnym, Morzem Karaibskim i Zatoką Meksykańską — 75 milionów km². Ocean Indyjski—43 milony km. kw. Ocean Arktyczny (Lodowaty Północny)—12 milionów km² i Ocean Antarktyczny (Lodowaty Południowy) 11,5 milionów km². Obliczono w przybliżeniu, że na naszej planecie istnieje 14 miliardów ton wody morskiej.

„Jaka jest największa głębokość morska znana dziś i wymierzona?". — Pomiary głębinowe na Pacyfiku wykazały na południowy wschód od wyspy Guam w archipelagu Marianów zagłębienie 9636 metrów. Najwyższe szczyty Himalajów wynoszą około 8840 metrów wysokości. Głębiny morskie wzięły rekord nad górami. Lecz ani wysokość himalajskich szczytów, ani głębie oceanów nie są w stanie zmienić kształtu naszej planety. Cóż znaczy bowiem te 8 czy 9 kilometrów wychylenia, wobec 510 milionów km² powierzchni ziemskiej? Potężne zagłębienia morskie istnieją również na wschód od wysp Tonga i Kermandec. Trzykrotnie sąda schodziła poniżej 9 kilometrów (Pacyfik Środkowy). Ocean Atlantycki nie posiada takich głębin. W jednym tylko miejscu pod równikiem Atlantyk wykazuje 7230 metrów głębokości. Największe zagłębienie Oceanu Indyjskiego wynosi 6459 m. Oceany Lodowate nie są jeszcze dostatecznie zbadane.

„Od czego zależy koloryt morza?". — Niebieskie pogodne morze ma nad sobą niebieską słoneczną kopułę nieba. Złote migotliwe błyski na falach, to odbicie promieni słonecznych. Gdy nadchodzą ciężkie chmury jesienne, morze przybiera barwy ciemno-granatowe; przy deszczowej pogodzie wydaje się nam stalowo-szare. Na płytkich miejscach przybrzeżnych, gdzie piaszczyste dno prześwituje na powierzchnie, morze zieleni się delikatnie. Pod zwrotnikowym słońcem południa występuje intensywna barwa niebieska, niekiedy z odcieniem liliowym. W chwili zachodu słońca morza przybierają odcienie pomarańczowe, fiołkowe i mleczno-różowe.

Dr. A. Lech Godlewski

T O R P E D A

Z oparów porannych wynurza się charakterystyczną sylwetą ciemny kształt dużego okrętu, wysokiego w części dziobowej, niskiego od rufy, z kominem o liniach opływowych. To niszczyciel. Wyposażony w potężne maszyny płynie bez najmniejszego wysiłku. Woda rozstępująca się pod dziobem okrętu dwiema szklistymi przezroczystymi taflami, świadczy o dużej jego szybkości, do 40 węzłów.

Nagle okręt robi zwrot. Szybciej od mrugnięcia powieką wyskakuje z niego jakiś przedmiot i ginie w morzu. Trwa to tak krótko, że wydaje się złudzeniem. Natychmiast ciemną toń morską, pokrytą drobnymi zmarszczkami, rozdziera pienista smuga i białą strzałą sunie szybko w dal, gdzie czerni się gołym okiem słabo widzialny zarys okrętu.

Ten daleki okręt — to cel orientacyjny, obłe zaś wrzeciono, mącące spokój wód i ich mieszkańców — to torpeda.

Do częstszych ćwiczeń okrętów wojennych należy strzelanie torpedami ćwiczebnymi, pozbawionymi siły niszczącej, jaką stanowi materiał wybuchowy. W torpedy uzbrojono okręty niemal wszystkich klas.

Na niszczycielach, torpedowcach i okrętach podwodnych są bronią główną. Na innych — o większej wyporności, których przeznaczeniem jest bój artyleryjski, spełniają zadanie broni pomocniczej, możliwej do użycia tylko w pewnych, sprzyjających okolicznościach.

Torpeda jest odmianą miny, przez wynalazczość ludzką obdarzoną możnością samodzielnego poruszania się pod wodą. W tym celu dano jej kształt wrzeciona, wydatnie zmniejszający opór wody.

To stalowe cygaro ma długość sięgającą ośmiu metrów, średnicę zaś około pół metra. Wyposażone jest w śruby napędowe i w stery, które nadają mu kierunek i poziom biegu. Wewnątrz torpeda ma kilka komór, zawierających prócz materiału o wielkiej sile wybuchowej, t. zw. trotylu, również zapas sprężonego powietrza dla poruszania śrub napędowych oraz inne jeszcze mechanizmy, zastępujące z dużym powodzeniem załogę na tej miniaturze okrętu podwodnego.

Z przodu głowicy wystaje czuły mechanizm, podobny do zapalnika artyleryjskiego. W chwili zetknięcia się z burtą torpedowanego okrętu wywołuje on wybuch trotylu i rozerwanie się samej torpedy. W podwodnej części kadłuba trafionego okrętu powstaje otwór, przez który wdziera się woda. W pomyślnym dla napastnika wypadku, kiedy torpeda trafi w składy amunicyjne, okręt wylatuje w powietrze.

Torpedy wyrzuca się przy pomocy sprężonego powietrza lub małego ładunku prochu ze specjalnych rur, t. zw. wyrzutni, bądź ustawionych na pokładzie, bądź wmontowanych w podwodną część okrętu. Po opuszczeniu wyrzutni torpeda porusza się już samodzielnie, płynąc przy pomocy własnych mechanizmów i własnego zapasu powietrza sprężonego, oczywiście w kierunku i na głębokości ustalonych z góry przez człowieka.

Torpeda płynie z szybkością około 50 mil morskich na godzinę. W porównaniu z lotem pocisków artyleryjskich jest to liczba znikoma. Że zaś bieg jej pod wodą można dostrzec z łatwością, jako pienistą smugę, więc od uderzenia jej okręt może niejednokrotnie się uchylić, zwłaszcza jeżeli torpedowanym jest okręt stosunkowo nieduży, szybki i łatwo zwrotny. Dla okrętów wielkich i ciężkich, a więc i trudno zwrotnych, zasadniczym manewrem obronnym w razie ataku torpedy jest zwrot d o — lub o d nieprzyjaciela, który torpedę wymierza zawsze w bok przepływającego okrętu. Szansa bowiem trafienia zmniejsza się przez to dokładnie tyle razy, ile razy jego szerokość jest mniejsza od długości.

Przy pomocy zwrotu „od nieprzyjaciela" uchylił w pamiętnej Bitwie Jutlandzkiej w r.1918 swoje okręty liniowe i krążowniki bojowe naczelny wódz brytyjskiej „Grandfleet" przed niemieckim atakiem torpedowym. Pomimo że dzięki manewrowi torpedy niemieckie nie uszkodziły żadnego z jego okrętów, musiał później admirał Jellicoe wysłuchać gwałtownych oskarżeń ze strony swoich rodaków, którzy zarzucili mu, że ocalił przez to flotę niemiecką od nieuchronnego pogromu.

Z trybuny parlamentarnej, ze szpalt dzienników wołano, że wódz floty brytyjskiej był ostrożny karygodnie, że wobec niemieckiego ataku torpedowego mógł dla zmniejszenia niebezpieczeństwa zwrócić swoje okręty c z o ł e m do nieprzyjaciela, nie zaś rufą. Że pozwoliłoby to ścigać w dalszym ciągu, bez utraty szybkości, uciekające główne siły niemieckie aż do zwycięstwa, które przy dwukrotnej przewadze brytyjskiej było zupełnie możliwe.

Istotnie przyznać trzeba, że zanim ciężkie liniowce brytyjskie zdołały ponownie nawrócić ku nieprzyjacielowi — manewr taki trwa kilkadziesiąt minut—oddalił się on już tak bardzo, że pościg, zwłaszcza wobec zapadającej nocy i niebezpieczeństwa min, stał się wielce utrudniony.

Tak więc torpedy ocaliły w bitwie jutlandzkiej niemiecką „Hochseeflotte" od zniszczenia.

Słabą stroną tej niewątpliwie bardzo skutecznej broni jest wysoki koszt jej produkcji, wynoszący około 100 tysięcy przedwojennych złotych od sztuki. Niemniej bez torped nie mogłaby istnieć żadna współczesna flota wojenna.

W ubiegłej wojnie korzystało z nich również lotnictwo i samoloty torpedowe działały nad wszystkimi niemal morzami świata.

M. Zydler

Rodzaje statków

Obiekt pływający, służący do przewozu towarów czy ludzi, nazywa się statkiem. Statki dzielimy na: wiosłowe, żaglowe i mechaniczne.

Statki pod względem używalności dzielimy na:

a) łodzie sportowe,

b) łodzie i statki robocze.

Łodzie sportowe:

a) wiosłowe:

Do łodzi wiosłowych typu regatowego zaliczamy: kajaki jedno i dwuosobowe o specjalnej budowie, przystosowane do zawodów regatowych.

Do regatowych łodzi wiosłowych, t. zw. dulkowych należą:

Jedynka (skif) — jeden wioślarz na dwa krótkie (wiosła).

Dwójka podwójna — dwóch wioślarzy, każdy na dwa krótkie.

Dwójka — dwóch wioślarzy, każdy na jedno długie. Dwójki mogą być zaopatrzone w ster, kieruje wtedy dziobowy przy pomocy pedałów. Bywają również dwójki ze sternikiem.

Czwórka bez sternika — czterech wioślarzy na cztery długie, bez sternika, sterem kieruje dziobowy lub szlakowy przy pomocy pedałów.

Czwórka ze sternikiem — jak wyżej, lecz ze sternikiem.

Ósemka — ośmiu wioślarzy na osiem długich ze sternikiem.

Do turystycznych łodzi wiosłowych zaliczamy kajaki, kanadyjki, półhamburki, łodzie szalupowe i hamburki oraz różne łodzie budowane przez początkujących szkutników.

b) żaglowe:

Łodzie żaglowe w zależności od przeznaczenia dzielimy na regatowe i turystyczne oraz typ pośredni regatowo_turystyczne, zwane inaczej regatowo-krążowniczymi.

W sporcie żeglarskim i śródlądowej turystyce wodnej spotykamy łodzie żaglowe najrozmaitszych kształtów i wielkości. Od małych ożaglowanych kajaków, żaglowych gigów i małych jachtów żaglowych, t. zw. jolek, do dużych jachtów kilowo-mieczowych i kilowych, używanych na jeziorach.

Łodzie mechaniczne (motorowe):

Do łodzi regatowych tego rodzaju zaliczamy ślizgacze. Są to łodzie o lekkiej budowie i opływowych kształtach, zaopatrzone przeważnie w przyczepne motory śrubowe. Do rzadziej spotykanych na naszych wodach należą ślizgacze zaopatrzone w śmigła ciągnące lub pchające. Regatowe łodzie mechaniczne zbudowane są tak, aby kosztem niewygód i małego wymiaru uzyskać jak największą szybkość.

Do turystycznych łodzi mechanicznych zaliczamy też pychówki z przyczepionymi motorami. Większe łodzie turystyczne zaopatrzone są w motory stałe i posiadają kajuty dla załogi oraz pomieszczenia na sprzęt turystyczny. Przystosowane są do dłuższych wycieczek.

Łodzie i statki robocze:

Wśród łodzi roboczych, zwanych przemysłowo-handlowymi, służących do przewozu, łowienia ryb, wydobywania z koryta rzek kamieni, piasku i żwiru, rozróżniamy:

Retmanka — mała łódeczka o niskich burtach. Wykonana z trzech zbitych z sobą desek bez pawęży. Szpary są uszczelniane (dychtowane) smołą i pakułami. Łodzi tych używają retmani (kierownicy tratew) do wytyczania trasy spławu.

Łodyga — łódź rybacka małych rozmiarów o burtach zbudowanych z dwóch desek każda. Dziób i rufa są jednakowe i posiadają sztaby. Łodyga jest najmniejszą łodzią, posiadającą ożebrowanie (wręgi).

Pychówka — łódź średniej wielkości, służąca do przewozu ludzi, posiadająca ściętą rufę (pawęż). Nazwa ta jest ogólnie nadawana wszystkim łodziom, w których wiosłuje się na pych.

Ponton — jest to obiekt pływający, który służy do stawiania mostów pływających pontonowych. Pontony bywają wykonane z drzewa lub blachy żelaznej. Boki pontonu są przeważnie prostopadłe do dna. Jeden z węższych boków posiada nawis. Dla uzyskania większej nośności bywają pontony spinane z kilku członów. Rząd pychówek, na których budujemy most, nazywamy również pontonami. Mianem pontonów objęte są również pływaki o kształtach cylindrycznych.

Bat — duża łódź, służąca do wydobywania piasku i przewozu towarów. Wykonana całkowicie z drzewa.

Szkuta — dużych rozmiarów bat, używany przeważnie do wydobywania żwiru, zaopatrzony na rufie w kajutę dla załogi.

Barka — większych rozmiarów statek drewniany bez pokładu. Na barkach umieszcza się kafary do wbijania pali w dna rzek oraz buduje prądówki, służące do wyciągania z koryta rzek wraków lub pni drzewnych, t. zw. prądowin.

Galar — statek bez pokładu o kształcie budowy zbliżonym do czworoboku, posiada kajutę dla załogi. Nazwa ta jest ogólnie nadawana łodziom płynącym z owocem w dół rzeki.

Krypa — krypami nazywamy statki pod budynki (przystanie pływające) lub pod pływające pomosty.

Prom — jest to płaskodenny statek o niskich prostopadłych burtach z podniesionym przodem i tyłem, służący do przewożenia ludzi i zwierząt przez rzekę.

Berlinka — większych rozmiarów obiekt, zbudowany z metalu, rzadziej z drzewa, posiadający pomieszczenia dla załogi, a przeznaczony do przewozu towarów w krytych ładowniach.

Łodzie robocze poruszane są na ogół wiosłami, a w razie pomyślnego wiatru bywają ożaglowane systemem rozprzowym. Większe objekty w górę rzeki bywają holowane. Berlinki rzadko używają żagli, w dół rzeki spływają z prądem lub na holu. W górę rzeki są zawsze holowane.

Na naszych wodach śródlądowych spotykamy różnego rodzaju statki robocze o napędzie mechanicznym, służące do celów przemysłowo-handlowych. Do najmniejszych zaliczyć należy małe, ale silne holowniki o niewielkim zanurzeniu, zaopatrzone w maszynę parową lub motor spalinowy, a poruszane przy pomocy śruby. Tego typu statki zwą się śrubowcami. Większe jednostki holownicze i statki pasażersko-towarowe na wodach śródlądowych poruszane są przy pomocy kół napędowych. W zależności od rozmieszczenia kół rozróżniamy tylno i bocznokołowce.

R. Folgart-Nienaski

KRONIKA WYBRZEŻA



Modelarstwo jest zajęciem podstawowym w szkoleniu morskim. Na zdjęciu instruktor objaśnia modele statków i kutrów rybackich.
Zdjęcie J. Uklejewski—Gdynia.

PCWM — SZKOŁA MŁODYCH MARYNARZY I RYBAKÓW DALEKOMORSKICH

PCWM — to skrót nazwy Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, które zostało utworzone na wiosnę 1946 r., celem bezpośredniego zbliżenia polskiej młodzieży do morza na specjalnych kursach pracy morskiej oraz celem wychowania przyszłych marynarzy i zasilania kadr zawodowych polskiej marynarki handlowej w ramach szkół zawodowych, t. j. Szkoły Jungów (chłopców okrętowych) i Szkoły Rybaków Dalekomorskich w/g planu i programu, ustalonego przez Ministerswo Żeglugi.

Ośrodki PCWM znajdują się:

1) w Gdyni nad basenem jachtowym,

2) w Szczecinie na nabrzeżu „Snop" w Stołczynie w rejonie portowym dolnej Odry,

3) w Łebie nad kanałem portowym,

4) w Dziwnowie na końcu półwyspu w rejonie osady rybackiej.

Przez wymienione ośrodki Państwowego Centrum Wychowania Morskiego przewinęło się w lecie br. blisko 2.500 chłopców, uczestników 3-tygodniowych kursów pracy morskiej. Przeszli oni przeszkolenie w wiosłowaniu, rybołówstwie oraz pracach przeładunkowych.

Ostatnio rozpoczął się w PCWM III turnus Szkoły Jungów, w której chłopcy kształcą się na młodych marynarzy.

STACJE RADIOWE DLA RYBOŁÓWSTWA DALEKOMORSKIEGO

Rybacy dalekomorscy łowiący na wodach Morza Północnego są obsługiwani przez macierzyste stacje krótkofalowe. Mają w ten sposób stałe informacje o warunkach meteorologicznych, oraz o warunkach połowów i możność informowania swych odbiorców o wynikach połowów.

Polskie trawlery mimo posiadania krótkofalówek nie dypsponowały na Wybrzeżu stacjami obsługującymi flotę dalekomorską.

Ministerstwo Żeglugi zleciło profesorowi Politechniki Gdańskiej, dr. Szulkinowi rozpracowanie odnośnych materiałów, a wyniki prac profesora dr. Szulkina stanowić będą podstawę zamówienia sprzętu radiowego w Szwecji.

Z chwilą zainstalowania tego sprzętu nastąpi zwiększenie sprawności naszego rybołówstwa dalekomorskiego.

SZKOŁA MORSKA W SZCZECINIE

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni posiada tylko Wydział Mechaniczny. Wydział Nawigacyjny zostanie uruchomiony w Szczecinie. Obecnie trwają intensywne prace nad odbudową gmachu Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Do dnia rozpoczęcia nauki mają być przygotowane i oddane do użytku dwa piętra we frontowym prawym skrzydle gmachu szkolnego.

Uroczyste otwarcie roku szkolnego ma nastąpić w dniu 5 listopada.

W ub. mies. zakończyła swe prace komisja, przyjmująca kandydatów do szkół Jungów i Rybaków Dalekomorskich przy Państwowym Centrum Wychowania Morskiego. Ogółem do obu szkół przyjęto 250 uczniów.

W dniu 25 września br. został otwarty III turnus Szkoły Jungów. Zgodnie z zatwierdzonym przez Ministerstwo Żeglugi nowym ustrojem szkolnictwa morskiego, do Państwowej Szkoły Morskiej będą przyjmowani tylko ci kandydaci, którzy uprzednio skończyli Szkołę Jungów PCWM.

Hufiec Morski w Częstochowie organizuje kurs modelarswa i teoretyczny kurs żeglarski. Witamy z uznaniem inicjatywę hufca i prosimy o podanie do wiadomości terminów rozpoczęcia i wyników pracy.

Nowy Zarząd Koła Szkolnego L. M. przy Państwowym Gimnazjum i Liceum im. T. Rejtana w Warszawie, w osobach: Koźmiński, Skrzycka Zofia, Rondio Zd., Korek i inni, złożył wizytę w Wydziale Wychowania Morskiego Zarządu Głównego Ligi Morskiej i redakcji „Młodzieży Morskiej". Życzymy Zarządowi powodzenia i osiągnięcia dobrych wyników w pracy nad zbliżeniem do morza największej liczby młodzieży.



Podczas wykładu w P. C. W. M. w Gdyni. Uczniowie tej szkoły to przeważnie młodzież rekrutująca się z szeregów Ligi Morskiej.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI KOŁA SZKOLNEGO L. M. PRZY SZKOLE IM. A. MICKIEWICZA W NOWYM SĄCZU

Koło Szkolne L. M. ukonstytuowało się dnia 10 listopada 1946 r. Opiekunką Koła jest nauczycielka Janina Romanowowa, przewodniczący Panin Jerzy, sekretarz Sujecki Jan, skarbnik Dzikiewicz, Adam, komisja rewizyjna: Panin Jerzy, Buczer Andrzej i Sekunda Tadeusz. Do koła należy 120 uczniów. Prenumerowano: „Żeglarz“, „Młodzież Morską“, „Morze“ i „Marynarz Polski“. Pracę podzielono na 5 sekcyj: 1) s. referatowo-odczytowa, 2) s. korespondencyjna, 3) s. biblioteczna, 4) s. modelarzy i 5) s. propagandowa.

Koło to wykazało aktywność, pomimo niesprzyjających warunków, jak: 1) brak świetlicy, 2) brak instruktora do ćwiczeń wodnych, jak pływanie, ćwiczenia na łodziach, kajakach.

1) Sekcja referatowo-odczytowa urządzała odczyty i referaty, np. „Zbliżamy się do portu“, „Statek w porcie“, „O naszych portach“, „Historia naszej marynarki wojennej“, „Złoto Północy — bursztyn“ itp., które rozszerzyły horyzont myśli o morzu i pracownikach morza. 2) Sekcja korespondentów nawiązała kontakt ze szkołami na odzyskanych Ziemiach Nadmorskich. 3) Sekcja biblioteczna zbiera broszury i książeczki o morzu i zapoczątkowała biblioteczkę marynistyczną, tudzież wypożyczała miesięczniki morskie. 4) Sekcja modelarzy robiła zgrabne, małe modele z kartonu, papieru, kory drzew i drzewa; zmontowała na „Święto Morza“ wianek i kuter 2-żaglowy (model). 5) Sekcja propagandowa wywiesza co tygodnia „gazetkę ścienną“, która składa się z ciekawych i pouczających wycinków z gazet. Członkowie K. S. L. M. zbierali obrazki morza, portów, ziem nadmorskich do albumu morskiego, który fachowo wykonał jeden z członków sekcji. Album ma być pomocą przy nauce o morzu. Zebrania były urozmaicone deklamacjami o morzu, śpiewem marynarskich pieśni, fragmentami z literatury morskiej, wesołymi felietonami „morskimi“.

Koło to wpłaciło do Obwodu L. M. 600 zł., do Oddziału L. M. 600 zł. — razem 1200 zł. Koło wzięło udział w „Święcie Morza“, zmontowało wianek (puszczony na Dunajec). Oddział K. S. L. M. stawił się na pochód Ligi Morskiej w ubraniach marynarskich, z modelem kutra dwużaglowego, z wywieszkami. Niektórzy członkowie Koła ukończyli korespondencyjny kurs P. C. W. M., a Sujecki Jan został przyjęty na turnus P. C. W. M. w Łebie nad jeziorem Łeba.

LIGA MORSKA I POLSKI ZWIĄZEK ZACHODNI

Okręg Krakowski Ligi Morskiej i Polski Związek Zachodni organizują w Krakowie od 1 do 30 listopada 1947 r. kurs dla działaczy i prelegentów obu organizacyj społecznych.

W 32 godzinach przewidziane jest omówienie następujących cyklów: I. Wiadomości o Ziemiach Odzyskanych i morzu. II. Organizacja pracy społecznej. III. Technika pracy społecznej.

Nazwiska wybitnych w swych dziedzinach prelegentów, przedstawicieli świata nauki, organizacyj społecznych i samorządowych gwarantują wysoki poziom i gruntowne ujęcie tematu kursu.

NOWE KOŁO LIGI MORSKIEJ W RADOMIU

W dniu 24 października br. odbyło się zebranie organizacyjne Koła Szkolego Ligi Morskiej przy Prywatnej Szkole Pielęgniarskiej w Radomiu. W zebraniu wzięły udział wszystkie słuchaczki szkoły, które zgłosiły wstąpienie w szeregi Ligi Morskiej. Po przemówieniu ob. Żelichowskiego, ob. Matulewicza i Prezesa Koła Szkół Przemysłowych, wybrano Zarząd w składzie: M. Wójcicka, A. Janura, J. Wiecheć, B. Czyżewska, B. Gabryś, C. Ziętek, M. Żelińska, A. Zorbińska. Opiekunką Koła została długoletnia działaczka Ligi Morskiej ob. Zofia Staniewska.

Na zebraniu powzięto uchwałę prowadzenia pracy propagandowej, organizowania odczytów, prelekcji, prenumerowania miesięczników L. M. oraz płacenia składek członkowskich w wysokości zł. 6.— mies.

WIECZÓR LIGI MORSKIEJ

Oddział Ligi Morskiej w Oliwie zorganizował 5 listopada br. w Grand Hotelu w Sopocie wieczór towarzyski. Wieczór był uświetniony programem artystycznym przez duet baletowy Paplińska, Kołpakówna, Katarzynę Gall i humorystę F. Szczepańskiego. Dochód z tej imprezy został przeznaczony na zakup sprzętu żeglarskiego dla przystani L. M. w Jelitkowie.

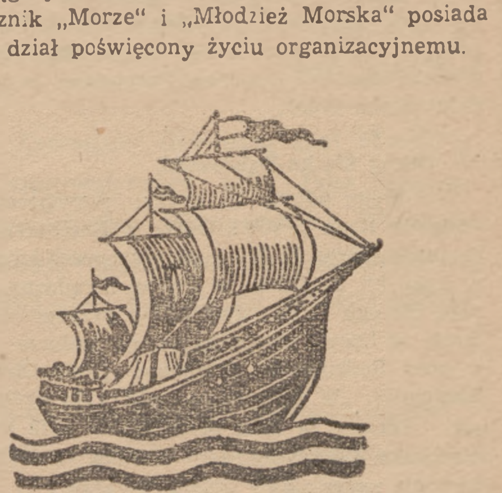
PODZIĘKOWANIE DYR. P. U. W. F.

Dyrektor Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego ob. Kuchar Tadeusz w sprawozdaniu, przedstawionym na Plenarnym Posiedzeniu Państwowej Rady Wychowania Fizycznego wyraził uznanie i podziękował Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej za umożliwienie szkolenia żeglarzy morskich na jachcie „Gen. Zaruski“ w sezonie letnim r. b.

DO OKRĘGÓW, OBWODÓW I ODDZIAŁÓW L. M.

W czasopismach Zarządu Głównego L. M. umieszczane są materiały dotyczące prac, poczynań projektów i osiągnięć wszystkich ogniw w terenie.

Miesięcznik „Morze“ i „Młodzież Morska“ posiada specjalny dział poświęcony życiu organizacyjnemu.



PROSIMY O SPRAWOZDANIA

Zwracamy się do wszystkich ogniw Ligi Morskiej w terenie, by nadsyłały krótkie i rzeczowe sprawozdania z działalności, opisy imprez i osiągnięć, które przyczyniły się do rozwoju organizacji.

Rubryka „Z życia organizacji" w czasopismach Ligi Morskiej będzie świadectwem rozwoju i postępu życia organizacyjnego w terenie i przyczyni się do pobudzenia szlachetnej rywalizacji oraz inicjatywy w poszczególnych ogniwach L. M., które widząc osiągnięcia innych placówek, wezmą z nich przykład.

Pożądane nadsyłanie zdjęć ilustrujących fragmenty życia organizacyjnego. Zdjęcia winny być ostre (wyraźne) i na błyszczącym papierze.

Prosimy o nadsyłanie materiałów i fotosów pod adresem:

Wydział Organizacyjny Biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10,

zamieszczając nad załączanym tekstem notatkę: „Z życia organizacji" dla ułatwienia segregacji nadsyłanej korespondencji.

Wydział organizacyjny po przejrzeniu i skompletowaniu materiału przekaże go redakcji czasopism.

WYNIKI AKCJI LETNIEJ LIGI MORSKIEJ

OKRĘGI INFORMUJĄ

1) Okręg Warszawski i Stołeczny.

a) Wybudował i uruchomił dwa ośrodki sportów wodnych. Jeden w Warszawie (w miejscu przedwojennej przystani ligowej), drugi w Wyszkowie nad Bugiem.

b) Zorganizował teoretyczny kurs żeglarski na stopień sternika jachtowej żeglugi śródlądowej.

c) Dwie wycieczki — spływy. Jedną z Czerska do Warszawy długość trasy 55 km., uczestników 102; drugą z Warki do Warszawy, Pilicą i Wisłą, trasa 70 km., 120 uczestników.

d) Przedstawiciele młodzieży ligowej ośrodków uczestniczyli w biegu kajakowym, uzyskując trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji klubów (na 6 klasyfikowanych).

e) Warszawski Ośrodek Sportów Wodnych łącznie z klubami sportowymi Stolicy zorganizował „Pokaz Sportów Wodnych", przy pomocy Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie.

Uwzględniając trudności materialne, sukcesy są znaczne.

2) Okręg Krakowski

zorganizował Ośrodek Wyszkolenia w Kobyle-Gródku nad jeziorem Rożnowskim, powierzając wyszkolenie Klubowi Żeglarskiemu Ligi Morskiej „Szkwał". Program obejmował wyszkolenie żeglarskie teoretyczne i praktyczne, został wykonany w 100%. Kurs ukończyło 72 osoby, głównie z Krakowa, Łodzi, Katowic. Stopień żeglarza jacht. żegl. śródląd. uzyskało 40 osób, stopień sternika jacht. żegl. śródląd. uzyskało 19 osób. W programie szkolenia uwzględniono wycieczki żeglarskie do odległych miejscowości. Rozpoczęto przygotowania do zorganizowania Ośrodka Żeglarskiego nad jeziorem Porębckim w Międzybrodziu (rzeka Soła).

3) Okręg Śląsko-Dąbrowski.

W Okręgu odbyły się kursy: przysposobienia wodnego w lipcu b. r. na Odrze w Raciborzu, urządzone przez Okręg L. M., kurs przysposobienia wodnego w lipcu br. na Odrze w Opolu, urządzony przez Zarząd Okręgu L. M., dwa kursy przysposobienia wodnego w lipcu i sierpniu br. na jeziorze „Pogoria" w pow. Będzińskim, urządzone przez Obwód L. M. Sosnowiec. W kursach uczestniczyło ogółem 160 osób. Szkoda, że ilość uczestników była stosunkowo niewielka. Wierzymy, że w roku następnym frekwencja uczestników będzie większa.

4) Okręg Radomski.

Przeprowadzono kurs teoretyczny w zakresie stopnia żeglarza, uczestników 60. Członkowie Hufca Morskiego we wrześniu br. w liczbie 200 przeprowadzili ćwiczenia na jeziorze pod Radomiem — w Jastrzębiu. W lipcu br. 39 członków Hufca Morskiego wysłano na kurs żeglarski Zarządu Głównego Ligi Morskiej do Kruszwicy nad Gopłem. 3-ch uczestniczyło w kursie żeglarskim PUWF-u na jeziorach Mazurskich. Jeden członek Hufca Morskiego brał udział w kursie morskim w Gdyni. Szkolenie śródlądowe objęło przeszło 100 osób.

5) Okręg Poznański.

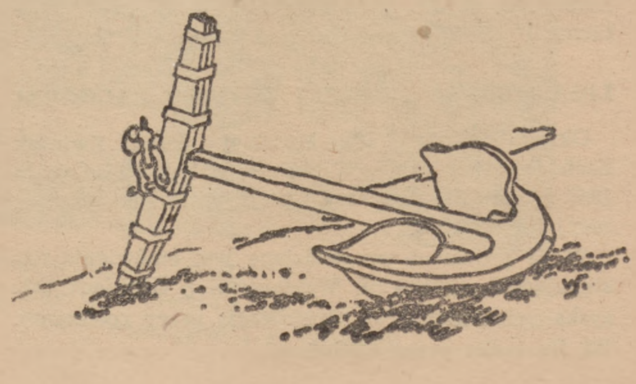
W roku bieżącym akcja letnia nie była prowadzona z powodu zdewastowania przystani i zniszczenia ośrodków wodnych. W Kiekrzu pod Poznaniem przeprowadzono do stanu używalności przystań Ligi Morskiej. Przewiduje się rozbudowanie Ligi Morskiej w Zbąszyniu z uwagi na kompleks jezior. W 1948 r. będą ożywione miejscowe ośrodki wodne: Kurnik, Wągrowiec, Żnin, Powic.

6. Okręg Szczeciński,

zorganizował dwa kursy teoretyczne i jeden praktyczny, które nie były skoszarowane. Bliższych szczegółów brak. Zdając sobie sprawę z niedociągnięć w tej dziedzinie — Okręg robi przygotowania do zorganizowania dwóch obozów morskich w Świnoujściu i Dziwnej oraz jednego śródlądowego w Szczecinie.

7. Okręg Olsztyński

zorganizował kursy zapoznawcze żeglarskie dla młodzieży w dwóch ośrodkach — nad jeziorem Krzywym w Olsztynie, w czasie od 2 do 27 lipca br., oraz



w Ośrodzie nad jeziorem Drewckim od 4 września do 5 października br. Kurs nad jeziorem Krzywym ukończyło 16 chłopców. Danych z Ostródy brak.

8) Okręg Gdański

zorganizował w ramach akcji letniej w bieżącym roku wycieczki na morze na statku „Wilk". Ogólna liczba przewiezionych wynosi 5.435 osób. Była to impreza propagandowo-dochodowa. Z okazji „Święta Morza" i dnia Odrodzenia Polski przewieziono około 4.000 osób. Nie prowadzono akcji szkoleniowej. Okręg przypomina, że Yacht Klub L. M. „Gryf", który nie jest podporządkowany Okręgowi, prowadził akcję letnią.

9) Okręg Łódzki

komunikuje, że akcji letniej nie prowadził. Wodna Drużyna Harcerska przeszła kurs żeglarski w Ośrodku Ligi Morskiej w Kruszwicy. Drużyna była skierowana przez Okręg. (Patrz „Młodzież Morska" Nr 10/47).

10) Okręg Białostocki

w roku bieżącym żadnych kursów żeglarskich, ani przysposobienia wodno-sportowego nie prowadził z powodu braku środków finansowych.

Ubolewamy tym bardziej, że warunki terenowe są wyjątkowo dobre. Wierzymy, że sprawozdanie w następnym sezonie letnim będzie obszerne. Zwracamy uwagę na wyniki innych Okręgów, które potrafiły same stworzyć środki finansowe. Brak sprawozdań z Okręgów: Kieleckiego, Lubelskiego, Pomorskiego, Rzeszowskiego, Wrocławskiego.

„Obserwator"

WRĘCZENIE BANDERY W KATOWICACH

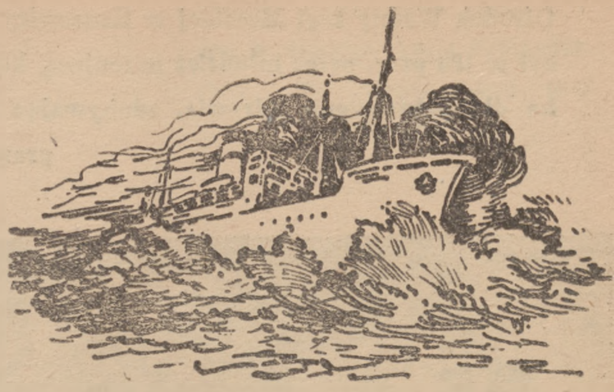
Zarząd Obwodu Katowickiego Ligi Morskiej w Katowicach zorganizował w dniu 26 października br. uroczyste wręczenie nowo ufundowanej bandery Chorążemu Obwodu. Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem w kościele N. M. P. i poświęceniem bandery. Wręczenie bandery nastąpiło podczas Akademii w auli Gimnazjum i Liceum im. M. Kopernika.

Piękna uroczystość przysporzyła Lidze Morskiej nowych członków z grona młodzieży szkolnej, której wychowanie w duchu morskim jest nieustanną troską Obwodu Katowickiego, wykazującego i na innych polach pracy aktywność godną pochwały.

„GWIAZDKA" DLA ŻOŁNIERZY

Towarzystwo Przyjaciół Żołnierza wierne tradycji, organizuje „Gwiazdkę" dla żołnierzy. Prosimy wszystkie Koła Szkolne o włączenie się do tej akcji, przesyłając ś w i e t l i c o m żołnierskim, a w pierwszej linii marynarskim, odpowiednie dary w postaci książek dla bibliotek lub sprzętu świetlicowego. Nie wątpimy, że Okręgi, które nawiązały kontakt z polskimi jednostkami pływającymi, pamiętać będą o życzeniach i podarkach świątecznych!

Bolesław k. Olkusza. Nowe Koło Szkolne zostało tu zorganizowane przy Szkole Powszechnej wśród uczniów, chcących zapoznać się bliżej z morzem. Opiekunką Koła jest Ob. Garbarz Helena. Życzymy Kołu pomyślnego rozwoju.



KSIĄŻKI NADESŁANE

Witold Supiński. „Od Westerplatte do Hiroszimy". wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1947. Nakładem Zachodniej Agencji Prasowej i Polskiego Związku Zachodniego.

Skład Główny: Księgarnia Ziem Zachodnich, Poznań, Bukowska 1. Stron 180.

Antoni Sylwester. „O okrętach i dalekich podróżach". Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1947. Stron 87.



DRUH - WIATR

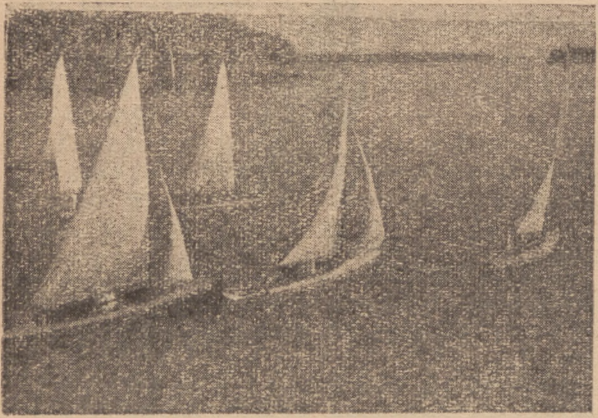
Polecamy wszystkim kołom szkolnym i młodzieży podręcznik żeglarstwa śródlądowego: „D r u h W i a t r" autor — prof. Stanisław Zenon Zakrzewski.

Administracja wydawnictw Ligi Morskiej posiada na składzie egzemplarze książki i wysyła na zamówienie.

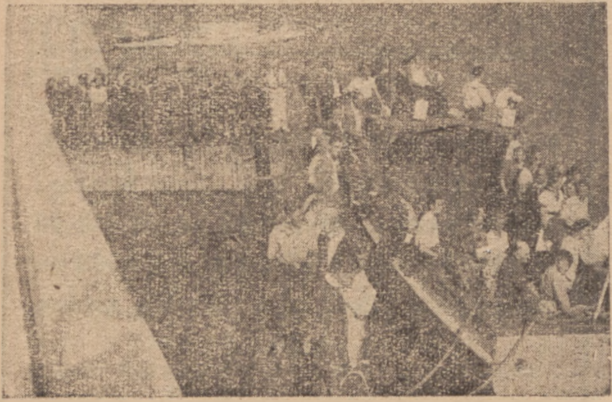
Ośrodek Wodny Ligi Morskiej w Kruszwicy nad Gopłem w minionym sezonie wykorzystany był w 100 proc. przez młodzież pracującą, która w ramach „akcji wczasów" korzystała z ośrodka dla pokrzepienia zdrowia, zdobywając w zetknięciu z wodą wiadomości praktyczne zaprawy wodnej.



a) grupa wczasowiczów płynie pontonem holowana przez motorówkę, uprzyjemniając podróż grą i śpiewem.

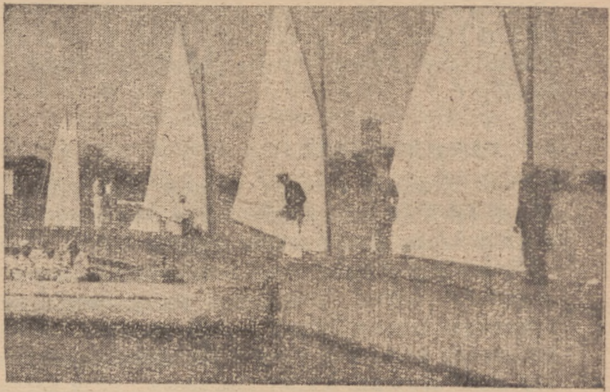


b. piękne żaglówki wyruszyły z przystani, zabierając na pokład wczasowiczów, uprawiających z zamiłowaniem jachting, który dotąd był niedostępny dla młodzieży pracującej.



c) bogaty tabor wodny umożliwiał zabranie na pokład wszystkich uczestników kursu jednocześnie.

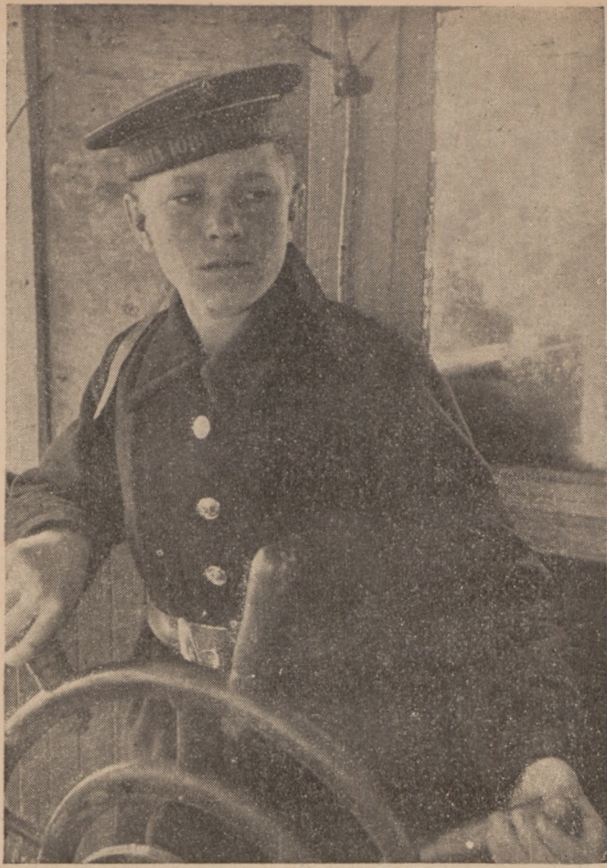
d) dzień w dzień i bez przerwy stały jachty pod żaglami, czekając na komendę wyjścia na wodę, szkoląc i ćwicząc nowych adeptów żeglarstwa z grona wczasowiczów.



...a na morzu wielką atrakcją był udział w połowach ryb. Na kutrze rybackim wychodzimy na motorze.



Zakł. Graficzne „Dźwignia", Widok 24. B-40281



Zajęcia praktyczne w szkole jungów w dalekim kraju Krasnodarskim. Na zdjęciu jung przy sztorwale.

Zdjęcie SIB. Photoservice-Moskwa.

W Centralnym Ośrodku Wodnym Ligi Morskiej w Kruszwicy nad Gopłem kwitną wszystkie sporty wodne.

Na zdjęciu instruktor Stefan Elek demonstruje sztukę „jazdę na desce za motorem".

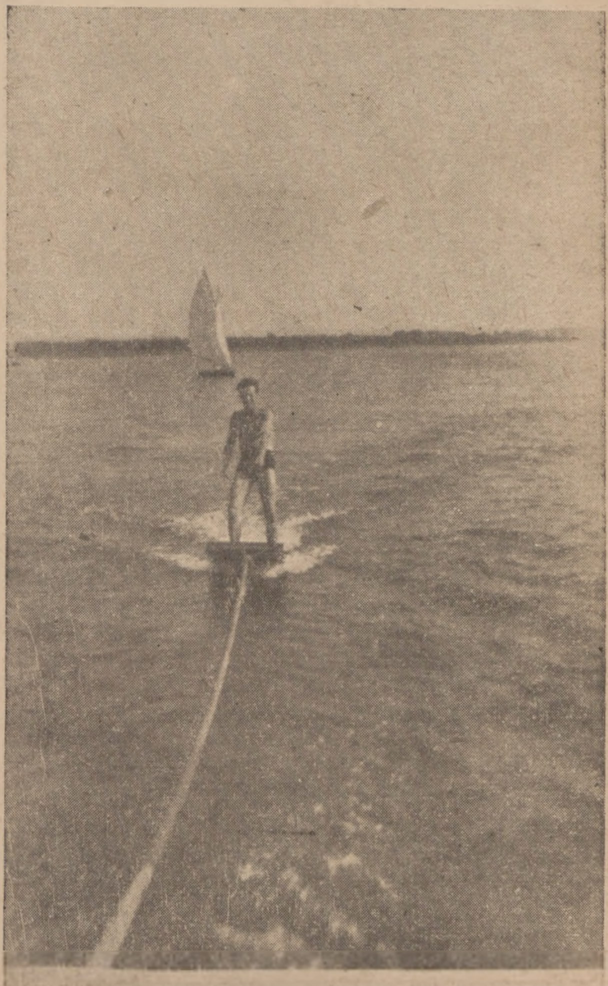


Foto COW. Kruszwica.



L e n i n g r a d — **Widok pomnika zwycięstw morskich na wybrzeżu Newy.**

Miesięcznik. Organ kół szkolnych Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, ul. Widok 10. Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Konto P. K. O. Nr I—10 20. Redaguje zespół redakcyjny. Prenumerata roczna zł 300.—, zbiorowa zł. 192.—

Zakł. Graficzne „Dźwignia", W-wa, Widok 24.

Cena 25 zł.

26